



Hyundai Kona Elektro (64 kWh) Premium

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (150 kW / 204 PS)

Den Kona bietet Hyundai nun schon fast ein Jahr in Europa an, jetzt kommt die voll-elektrische Variante hinzu. Außen halten sich die Unterschiede in Grenzen, vor allem am geschlossenen Kühlergrill mit seiner Klappe für den Ladeanschluss kann man die E-Version erkennen. Innen sind die Unterschiede schon größer, ein eigener Instrumenteneinsatz und die hochgesetzte Mittelkonsole fallen gleich ins Auge. Dass die Ingenieure sich für das Elektroauto mit der großen 64-kWh-Batterie ein Modell mit SUV-Karosserie ausgesucht haben, wird verständlich, wenn man unter das Auto schaut: Der komplette Unterboden zwischen den Achsen wird von der Batterie eingenommen, ein so großer Stromspeicher benötigt reichlich Platz.

Letzterer bleibt auch für die Insassen ausreichend übrig, sofern man vorn sitzt - hinten wird es für Erwachsene eng, vor allem weil man die Füße kaum unter die Vordersitze bekommt. Der Kofferraum ist ebenfalls nicht üppig, aber ausreichend variabel. Dafür ist die Karosserie mit 4,18 m Länge kompakt genug für den Stadtverkehr. Dort kommt man mit dem elektrischen Kona auch am weitesten, denn ganz Elektroauto-typisch ist der Stadtverbrauch mit etwa 14 kWh/100 km der niedrigste. Außerhalb der Metropolen muss man mit 20 bis 23 kWh/100 km rechnen, im EcoTest-Schnitt sind es 19,5 kWh/100 km, womit eine stattliche Reichweite von fast 380 km möglich ist (alle Verbrauchswerte inkl. Ladeverluste). Egal wo man unterwegs ist, das Fahrwerk ist sicher abgestimmt und angemessen komfortabel. Der Anschaffungspreis liegt bei mindestens 45.600 Euro - für ein SUV im Kleinwagensegment ein üppiger Preis, die Premium-Ausstattung hat aber praktisch alles serienmäßig und Hyundai stattet den Kona Elektro mit vielen Systemen aus, die es bei den Kleinwagen sonst kaum gibt. Damit und mit den großzügigen Garantieverprechen inklusive jährlicher Sicherheitschecks relativiert sich der Preis und macht diesen Kona alleine schon aufgrund seiner Eigenschaften zu einem interessanten Angebot. **Konkurrenten:** u.a. BMW i3s, KIA Niro EV, Hyundai IONIQ Elektro, Opel Ampera-e, VW e-Golf.

- ⊕ sehr gute Fahrleistungen, praxistaugliche Reichweite, gutes Platzangebot vorn, sehr umfangreiche Serienausstattung, großzügige Garantieleistungen
- ⊖ hoher Anschaffungspreis, einfache Materialien im Innenraum, keine Anhängelast

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,4
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★★★★

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Die Karosserie des Kona hat Hyundai ordentlich gefertigt, hier unterscheidet sich die Elektro-Variante nicht von den konventionell angetriebenen. Die Bauteile sind weitgehend sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Spalten gleichmäßig und meist schmal verlaufen. Leider sind die Türenrahmen noch aus mehreren Teilen zusammengesetzt, an den Kanten sieht man unschöne Schweißnähte. Der Unterboden ist umfassend verkleidet und wird von der großen Batterieplatte dominiert, nur der Bereich dahinter rund um die Hinterachse könnte noch Optimierung vertragen. Der Innenraum gefällt auf den ers-

ten Blick durch sein modernes Design, bei genauerem Hinsehen fallen aber die sehr einfach gehaltenen Materialien auf. Bis auf die Zierleiste vor dem Beifahrer ist praktisch alles in hartem Kunststoff ausgeführt, selbst der Dachhimmel ist eine Billigversion ohne schönem Stoffüberzug - eigentlich schwer zu akzeptieren bei 45.600 Euro Grundpreis. Auch wenn das Innenmaterial arg billig wirkt, die Verarbeitung ist jedoch tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten, Gasdruckfedern wären praktischer.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die 64-kW-Batterie des Kona Elektro kann man serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) laden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) ist dabei, ebenso das Kabel mit Typ 2 Stecker. Beide Kabel finden in einer Tasche Platz, die unter der Fächereinlage unterhalb des Kofferraumbodens passgenau verstaut werden kann. Das Laden über 230 V dauert etwa 31 Stunden. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung ca. 9,5 Stunden. Deutlich schneller gehts mit Gleichstrom über CCS, hier akzeptiert der Kona Elektro sogar bis 100 kW; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nur 75 Minuten bei 50 kW bzw. 54 Minuten bei 100 kW. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 375 km - für ein Elektroauto ein sehr guter Wert. Zumal bei innerorts-Fahrten oder bei ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) auch Reichweiten um 500 km

möglich sind. Es ist eine Dachlast von 80 kg erlaubt, die sich an den praktischen Dachschielen gut befestigen lässt. Die moderate Außenlänge und der Wendekreis von 11,2 m machen ihn für die Stadt recht gut geeignet, nur die üppige Breite von fast 2,07 m (inkl. Außenspiegel) stören da etwas. Der Ladestecker am Kona wird vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass er den Stecker freigibt, sobald der Kona Elektro geladen ist - dann kann der nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

⊖ Anhängelast ist keine zugelassen, somit auch keine Anhängerkupplung verfügbar. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

2,6 Licht und Sicht

Die Enden des kleinen SUV kann man recht ordentlich überblicken, nur die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers. Bei der ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Kona Elektro eine ordentliche Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Die leicht erhöhte Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten - immerhin der auf der Fahrerseite hat einen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.



Die breiten Dachsäulen und nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera. Einen Einparkassistenten kann man aber nicht bestellen, auch ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es nicht. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus; die Abbiegelichtfunktion wird über separate Leuchten umgesetzt, ein Kurvenlicht gibt es nicht. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt "schattieren". Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, auch bei schlechter Sicht.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Kona baut ein wenig höher als beispielsweise ein i20 aus dem gleichen Hause, das bietet gewisse Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit knapp 52 cm über der Straße in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt auch etwas höher und ist nicht gerade schmal ausgeführt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. Die Türen werden vorne in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr

3,6 Kofferraum-Volumen

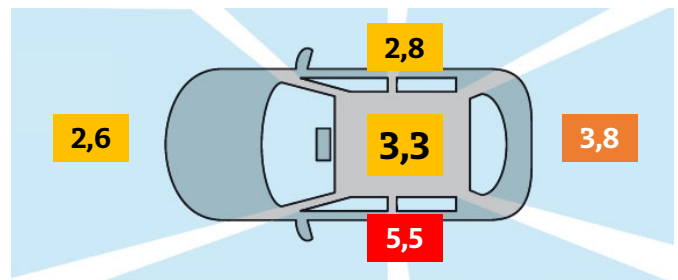
Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung überschaubare 225 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 330 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 625 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.070 Liter Volumen verfügbar.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht - das ist aber nicht tragisch, weil sich die Klappe leicht anheben und über die günstige Griffmulde in der Heckklap-

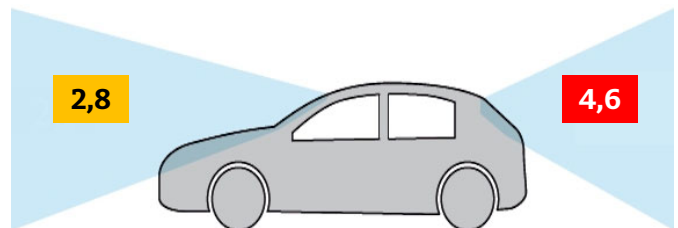
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Kona in der Premium-Ausstattung serienmäßig an Bord; das Keyless-System lässt sich jedoch nicht deaktivieren.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Lediglich 225 l Volumen für das Gepäck stehen im Kona zur Verfügung.

peninnenverkleidung bequem schließen lässt. Die Gepäckraumabdeckung wird über Schnüre mit angehoben.

Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Höhe der Ladekante fällt zufriedenstellend aus, sie liegt bei 69 cm über der Straße, das Gepäck muss beim Beladen also nicht zu weit angehoben werden. Erfreulich: Der Kofferraumboden liegt in einer Höhe mit der Ladekante, das erleichtert das Ausladen. Die Heckklappe öffnet nur 1,82 m hoch - schon durchschnittlich große Menschen sollten auf ihren Kopf achten,

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Nur den mittleren Gurt muss man aushängen und am Dachhimmel einfädeln. Diese umständliche Lösung ist schade. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist nur von vorn, nicht vom Kofferraum aus möglich. Fächer oder Netze seitlich gibt es nicht,

um sich nicht an der Klappe selbst und am etwas abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich ausgeleuchtet - das ist zu wenig, das Ladeabteil wird damit nicht ausreichend ausgeleuchtet.

lediglich einen Taschenhaken links sowie Staufächer unter dem Kofferraumboden, die in der Summe etwa 35 Liter fassen. Hyundai verbaut vier Verzurrösen, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen zu können - da die Ösen jedoch am herausnehmbaren Boden montiert sind, können sie keine schweren Gegenstände halten.

⊖ Ein Kofferraumtrennetz bietet Hyundai nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte.

2,6 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden, die Pedale sind günstig angeordnet. Die Tasten zur Fahrtrichtungswahl bzw. für den Leerlauf oder die Parkposition liegen gut zur Hand und sind selbsterklärend. Die Aktivierung der Systeme - was dem klassischen Motorstart entspricht - erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Das Kombiinstrument besteht aus einem großen Monitor, seitlichen Balkenanzeigen und zahlreichen Kontrollleuchten; die Grafiken sind gut verständlich und die Anzeigen einwandfrei ablesbar. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers.

Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Hyundai denkt an die Fahrsicherheit: detaillierte Fahrzeugeinstellungen im Bordcomputer-Menü sind während der Fahrt nicht möglich. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen weiter von der Fahrbahn abgewendet werden muss.

Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein

sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik - letztere gibt es leider nur an den vorderen Scheiben. Ausgerechnet die hinteren Fenster, an denen meist die kleinen Kinder sitzen, müssen ohne Automatik und ohne Einklemmschutz auskommen.

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist ordentlich. Die verwendeten Materialien lassen aber keine wohnliche Atmosphäre aufkommen - allzu stark wird hier der Spazwang offenbart. Die Bedienung des Kona gibt keine Rätsel auf und ist weitgehend gelungen.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Alle Kona Elektro haben eine umfangreiche serienmäßige Multimedia-Ausstattung - dafür gibt es aber keine weiteren Extras und somit auch nicht die Möglichkeit, die bei anderen Elektrofahrzeugen oft angebotenen Remote-Service-Optionen wie Fernzugriff über Smartphone-Apps zu erhalten. Die Serienausstattung umfasst ein Radio mit DAB+ Empfang, eine Bluetooth-Freisprechanlage wie auch das Navigationssystem samt kostenfreier Kartenupdates für viele Jahre. Die integrierte Sprachsteuerung kann die heute üblichen Standards, man kann aber auch die Spracherkennung eines kompatiblen

Smartphones nutzen, für die Koppelung sind Android Auto und Apple CarPlay dabei. Es gibt einen AUX- sowie einen vollwertigen USB-Anschluss; ein weiterer USB-Anschluss vorn hat wie die 12-V-Steckdose nur eine Ladefunktion. Weitere Anschlüsse im Bereich der Rückbank oder im Kofferraum gibt es leider nicht. Das Navigationssystem berücksichtigt auch Echtzeit-Verkehrsinformationen, wenn eine Datenverbindung über das Handy zur Verfügung steht. Basis für die Verkehrsinfos und weitere Live-Services ist eine Kooperation mit TomTom.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Vorne reicht das Platzangebot für 1,90 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp 2,05 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und für einen

"Kleinwagen" sogar recht großzügig, die üppige Außenbreite des Kona hat das aber schon angedeutet. In jedem Fall hat man ein angenehmes Raumgefühl auf den vorderen Plätzen.

4,0 Raumangebot hinten

⊖ Erheblich enger geht es auf der Rückbank zu. Vor allem der vergleichsweise hohe Fußboden fällt auf, man hat unter den Vordersitzen kaum noch Platz für die Füße. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, endet die Beinfreiheit hinten bei 1,70 m Körpergröße; die Kopffreiheit alleine würde für 1,85 m große Leute noch reichen. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist nur zufriedenstellend, zum einen wegen des knappen Platzes für die Füße, zum anderen weil sich der Kopf nah an der C-Säule befindet.



Im Fond finden nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m bequem Platz.

3,4 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der Kona in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind zumindest ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind knapp bemessen und fassen

bestenfalls 0,5-Liter-Flaschen; neben den beiden Becherhaltern in der hinteren Mittelarmlehne gibt es nur noch Lehnennetze an den Rückseiten der Vordersitze. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,7 KOMFORT

2,8 Federung

Unterwegs mit dem Kona spürt man das hohe Fahrzeuggewicht und den niedrigen Schwerpunkt. Das wirkt sich tendenziell positiv aus. Auffällig ist in allen Geschwindigkeitsbereichen, dass die Karosserie immer etwas in Bewegung ist. Unebenheiten werden zwar ordentlich gedämpft, regen den Fahrzeugaufbau jedoch ständig wieder an und sorgen so für eine gewisse Unruhe. Innerorts spricht die Federung auf wellige Fahrbahn passabel an, auch Einzelhindernisse werden angemessen geschluckt, nur Kanten

spüren die Insassen deutlicher. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel schluckt das Fahrwerk willig. Auf der Landstraße ergibt sich ein guter Federungskomfort, wellige Fahrbahn wird gut geschluckt, nur über diese Aufbrüche rumpelt der Kona, wobei das mehr eine akustische als eine haptische Belastung ist. Auf der Autobahn ist man insgesamt entspannt unterwegs; eine besondere Stückerneigung tritt nicht auf.

2,7 Sitze

Für die Ausstattungslinie Premium gibt es die elektrische Sitzeinstellung für beide Vordersitze serienmäßig (ohne Memory-Funktion). Damit lassen sich die Sitze auch in Höhe und Neigung justieren. Der Fahrersitz besitzt zusätzlich eine elektrisch einstellbare Zwei-Wege-Lordosenstütze. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt; Sitzflächenlänge und Lehnenbreite sind nicht einstellbar, so lässt sich der Seitenhalt nicht optimieren oder an unterschiedliche Staturen anpassen. Für die Zielgruppe des Kona Elektro passen die Sitze aber gut, zumal Annehmlichkeiten wie Sitzheizung und sogar Sitzlüftung inklusive sind. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt

sich nicht längs oder in der Höhe justieren. Die Armauflagen in den Türen sind vorne wie hinten gepolstert. Hinten geht es weniger komfortabel zu, zumindest die äußeren beiden Plätze erfüllen aber Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum eigenen Seitenhalten - das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, nur auf längeren Strecken ist für größere Erwachsene der Kniewinkel suboptimal. In der Mitte hockt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am Dachhimmel an und muss mit dem engen Fußraum zu-rechtkommen.

3,0 Innengeräusch

Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht gerade unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich auch bei Elektroautos Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Es kommt bei allen Autos also darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Hyundai offensichtlich gespart, denn bei 130 km/h liegt der Geräuschpe-

gel im Innenraum bei 69,2 dB(A) - das ist für "normale" Autos schon nur noch zufriedenstellend und für ein Elektroauto eher enttäuschend. Im Detail betrachtet verwundert es aber nicht, denn so fehlt beispielsweise Dämmung in den Radhäusern, die Abrollgeräusche der Reifen lindern würde, oder ein höherwertiger Dachhimmel, der mehr Schall schlucken könnte. Der Motor und die Antriebseinheit selbst ist nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche dann bei Autobahntempo auf.

2,6 Klimatisierung

⊕ In allen Ausstattungslinien ist eine Einzonen-Klimaautomatik, Lenkradheizung sowie Sitzheizung vorne inbegriffen. Style und Premium haben zusätzlich die sehr empfehlenswerte Wärmepumpe an Bord, die mit vergleichsweise geringem Energieverbrauch den Innenraum in gewünschter Weise temperieren kann.

Ebenso sind ab der mittleren Ausstattungslinie die hinteren Scheiben stärker getönt. Es gibt zwar eine Beschlagsensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik. Die Sitzlüftung für die Vordersitze ist ebenfalls Bestandteil der getesteten Ausstattungslinie Premium.

⊖ An den vorderen Düsen können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander

justiert werden. Für die Fondinsassen gibt es gar keine Luftdüsen, nicht mal unter den Vordersitzen.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 150 kW bzw. 204 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 395 Nm ab - diese Leistung ist trotz des hohen Fahrzeuggewichts von über 1,7 Tonnen klar zu spüren, besonders die spontane Reaktion beeindruckt. Vom Stand weg wird die Maximalleistung kurz gezügelt, um das Material zu schonen - trotzdem beschleunigt der Kona Elektro in weniger als einer

Sekunde von 15 auf 30 km/h. Hat er sich erst in Bewegung gesetzt, gibt es kein Halten mehr. Von 60 bis 100 km/h - ein typischer Überholvorgang - vergehen nur 3,6 Sekunden. Erst über 120 km/h lässt die ungestüme Leistung spürbar nach, bis dann bei 167 km/h (Tacho 179) der Geschwindigkeitsbegrenzer einschreitet.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg

mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Kona Elektro kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über Tasten muss man sich erst gewöhnen, grundsätzlich ist die Wählinheit aber verständlich aufgebaut. Die vier Rekuperationsstufen (0 bis 3) kann man für jeden Fahrmodus (Sport bis Eco) im Menü vordefinieren, ganz praktisch aber auch über die Paddels am Lenkrad einstellen; hält man das Linke Paddel gedrückt, wird die

maximale Rekuperation ausgelöst - sie ist bis zum Stillstand aktiv und hält dann auch das Fahrzeug an. So kann man über weite Strecken ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und muss die Scheibenbremsen am Auto selten einsetzen. Eine weitere Möglichkeit ist die Auto-Rekuperation: in diesem Modus nutzt das System die Informationen vom Frontradarsensor und wählt die Rekuperationsstufen automatisch nach Bedarf und vorausfahrendem Verkehr. Das funktioniert im Alltag gut, das Bremspedal muss man nur selten bedienen, gleichzeitig wird nur soviel über Rekuperation gebremst, wie nötig ist.

3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Kona Elektro bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern zügig wieder, die gewisse Trägheit durch das hohe Gewicht wirkt auch dämpfend auf den Fahrzeugaufbau. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Hyundai nur wenig. Aufbaubewegungen und leichtes Wippen nach Bodenwellen sind zu spüren, halten sich jedoch in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktionen, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der als Kleinwagen klassifizierte Kona gut beherrschbar und ist sicher

unterwegs.

Im ADAC Ausweichtest quitiert der Koreaner das erste Anlenken mit nach außen drängendem Heck, wodurch das ESP gefordert wird und den Wagen effektiv stabilisiert. Der Kona Elektro geht in kontrolliertes Untersteuern über, das aber beherrschbar bleibt, weil das ESP nur soviel wie notwendig regelt und das zudem dezent und effektiv. Der Stromer schiebt im Grenzbereich leicht über alle vier Räder und bremst sich so ab, für Stabilität sorgen dabei die ESP-Eingriffe. So bleibt der Wagen gut beherrschbar, auch weil Korrekturen des Fahrers selbst im Grenzbereich gut umgesetzt werden.

2,6 Lenkung

Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle recht ordentlich, sie bietet aber nur eine mäßige Rückmeldung und ein eher synthetisches Gefühl. Um die Mittellage könnte das Rückstellmoment gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten etwas ausgeprägter sein. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, bei höheren Geschwindigkeiten und geringen Lenkwinkeln sind ab und an leichte Korrekturen erforderlich, um eine präzise Linie zu halten. Die Lenkung ist insgesamt recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind zweieinhalb Umdrehungen erforderlich.

4,4 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag nicht schlecht, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der Scheibenbremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Für moderate Bremsungen kann man das linke Paddel am Lenkrad ziehen und halten, dann wird die maximale Rekuperation aktiviert.


⊖ Muss der Kona aber so schnell wie möglich anhalten, dann benötigt er dafür eindeutig zu viel Strecke - bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind es durchschnittlich 40,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist deutlich zu lange.

2,2 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist beim Kona Elektro in der Premium-Version sehr umfangreich - alles, was verfügbar ist, bringt er sogar serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inkl. Personenerkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkungseingriff. Der Spurwechselassistent umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit den Radar-Sensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, ebenso die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC. Überdies verfügt der Premium-Kona über einen Stauassistenten, eine Verkehrszeichenerkennung, die Kameraerkennung und Navigationsdaten berücksichtigt, sowie ein Head-Up-Display, das seine Infos auf eine kleine ausfahrbare Scheibe projiziert. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels der ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Dem ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm wurde der "normale" Kona mit Verbrennungsmotor unterzogen; für den Kona Elektro ist mit einem ähnlichen Ergebnis zu rechnen. Für die Insassensicherheit gab es 87 Prozent der Punkte, das ist ein gutes Resultat (Stand Dezember 2017). Der Wagen bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags - weitere Airbags sind nicht verfügbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von zwei Metern einen guten Schutz. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte

angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Die hinteren Kopfstützen lassen sich nicht weit genug ausziehen, sie reichen nur für bis zu 1,60 m große Personen; da der Abstand zum Dachhimmel zu groß ist, kann auch dieser keine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen. Warndreieck und Verbandtasche sind unter dem Kofferraumboden untergebracht, dort sind sie bei beladenem Kofferraum sehr schlecht zu erreichen. An den Verzurrösen im Gepäckabteil kann man nur leichte Gegenstände befestigen, weil die Ösen am aufklappbaren und entnehmbaren Kofferraumboden befestigt sind.

3,5 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Kona im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 85 Prozent. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes deutlich eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Kindersitze können insgesamt problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, die Gurtgeometrie ist aber nicht für alle Kindersitze ideal.

⊖ Der Sitz hinten in der Mitte eignet sich nicht für Kindersitze, die Gurtgeometrie ist sehr ungünstig und Isofix gibt es nicht. Einen Einklemmschutz haben nur die vorderen elektrischen Fensterheber, die hinteren Fenster müssen ohne diese Absicherung auskommen.

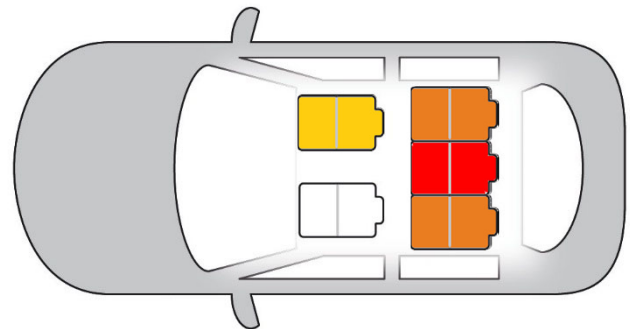
3,6 Fußgängerschutz

Der Kona erhält für den Fußgängerschutz 62 Prozent der Punkte - das ist nur ein ausreichendes Ergebnis. Die Randbereiche der Motorhaube und vor allem die A-Säulen bergen ein erhöhtes bis hohes Verletzungsrisiko für Passanten bei einem Zusammenstoß.

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger, es kann einen Aufprall möglichst schon

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt. Ebenso aufpreisfrei an Bord ist ein Geräuschemitter, so macht der Kona Elektro bei niedrigen Geschwindigkeiten mit futuristischen Geräuschen Fußgänger und Radfahrer auf sich aufmerksam.

1,2 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des EcoTest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,5 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste; um die 64-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 73,9 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des EcoTest zugrunde, ergibt sich für den Kona mit der größeren Batteriekapazität eine Reichweite von fast 380 km. Aus den 19,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 113 g pro km (Basis deutscher Strommix

von 579 g/kWh). Das ergibt im CO₂-Bereich des EcoTest 46 Punkte.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 14, außerorts bei 21 und auf der Autobahn bei 23 kWh/100 km. Der elektrische Kona ist also in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von um die 500 km problemlos möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei Elektroautos zählt die lokale Emissionsfreiheit, daher erhält auch der Kona Elektro die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffausstoß. Zusammen mit den 46

Punkten für die CO₂-Bilanz ergeben sich insgesamt 96 Punkte und volle fünf Sterne im ADAC EcoTest.

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Will man mit dem Kona elektrisch unterwegs sein, erweist sich als erste große Hürde der Kaufpreis: für die wirklich umfangreich ausgestattete Premium-Variante werden mindestens 45.600 Euro verlangt. Davon kann man aktuell immerhin 4.000 Euro Elektroautoprämie abziehen. Als Kfz-Steuer werden 62 Euro fällig - aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung gehen in Ordnung, die Haftpflicht liegt bei 17, Teil- und Vollkasko bei 22 - so halten sich die Kosten noch im Rahmen. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt und damit die Vorderreifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist

wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Hyundai gibt hier neben der fünfjährigen Garantie auf das Fahrzeug acht Jahre Garantie bis 200.000 km auf die Hochvolt-Batterie - vor allem die lange Laufleistung ist selten bei der Konkurrenz und damit eine vertrauensbildende Maßnahme. Andererseits steht im Kleingedruckten, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet - basierend auf der im EcoTest ermittelten Reichweite von 379 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 265 km akzeptieren, ehe der Garantiefall eintritt. Hyundai verbaut aber ein aufwendiges Thermomanagement, um die Batterien immer in einem möglichst optimalen Temperaturfenster zu halten und so den "Verschleiß" zu minimieren.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 T-GDI Pure	1.6 T-GDI Trend 4WD DCT	1.6 CRDi Select	1.6 CRDi Style DCT	Elektro (39,2 kWh) Trend	Elektro (64 kWh) Trend
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1591	4/1598	4/1598	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	130 (177)	85 (115)	100 (136)	100 (136)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	265/1500	320/1750	320/1750	395/n.b.	395/n.b.
0-100 km/h [s]	12,0	7,9	10,7	10,2	9,7	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	205	193	191	155	167
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 S	6,8 S	4,1 D	4,2 D	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	125	155	109	112	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/20	17/22/22	17/22/22	17/22/22	17/22/22	17/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	80	152	180	186	62	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	467	589	471	526	551	590
Preis [Euro]	17.500	25.300	21.350	26.300	34.600	39.000

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchron-Elektromotor	
Hubraum	-
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	395 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km	n.b.
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.180/1.800/1.570 mm
Leergewicht/Zuladung	1.760/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	332/1.114 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/80 kg
Batteriekapazität	64,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	40,3 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Nexen N Fera SU1
Wendekreis links/rechts	11,2 m
EcoTest-Verbrauch	19,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 113 g/km)
Reichweite	375 km
Innengeräusch 130 km/h	69,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.725/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	225/625/1.070 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	74 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	103 Euro	Wertverlust	420 Euro
Monatliche Gesamtkosten	664 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/22		
Basispreis Kona Elektro (64 kWh) Premium	45.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 31.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.200 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (geteilt)

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	600 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	1,0
Verarbeitung	3,2	Fahrleistungen	1,2
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	3,2
Kofferraum-Volumen	3,6	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	3,1	Bremse	4,4
Innenraum	2,6	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	3,5
Raumangebot hinten	4,0	Fußgängerschutz	3,6
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	1,2
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	1,4
Federung	2,8	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,7		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,6		

Stand: Oktober 2018
 Test und Text: M. Ruhdorfer